

DRUGI ZESZYT
LISTOPADOWY
1 9 3 7

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA,
TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

WARSZAWA
Nr. 21
ROK XIII

Cena egz. 90 gr

Kronika

wioślarska

Harcerze w PZTW

Do PZTW został przyjęty na członka Harcerski Klub Sportowy z Wilna, który w ubiegłym sezonie odniósł szereg zwycięstw na regatach w Wilnie i Warszawie. Kierownikiem i zarazem trenerem wioślarskim jest p. Mieczysław Nowicki.

Katastrofa dwójki olimpijskiej

Olimpijska dwójka ze sternikiem, na której startowali Kurołłowicz i Manitius w Amsterdamie i Paryżu, została podczas transportu z Bydgoszczy do Poznania poważnie uszkodzona. Szkody wynoszą kilkaset złotych. PZTW zwraca się do P. K. P. o odszkodowanie. Już dawno należy załatwić sprawę ubezpieczenia kosztownych łodzi wioślarskich.

Kepel w CIWF

Jerzy Kepel został przyjęty do CIWF gdzie będzie kontynuował swe studia wychowania fizycznego rozpoczęte w Węgierskiej Akademii WF w Budapeszcie. W ten sposób aż 3 wioślarzy (Verey i Ustupski) znalazło się naraz w wyższej uczelni wf.

Oxford i Cambridge trenują

Ósemki Oxfordu i Cambridge już trenują. Prasa angielska poświęca bardzo wiele uwagi obu osadom gdyż całą Anglię interesuje czy zdoła Cambridge zrewanżować się za zeszłoroczną porażkę, kiedy to przegrał po raz pierwszy od 13 lat do Oxfordu. Wyścig odbędzie się 2 kwietnia 1938 r.

Popularny skiff w Niemczech

Niemieckie stocznie łodzi wioślarskich wypuściły ostatnio nowy typ popularnego skiffu (Volks-Skiff). Cena sprzedażna łodzi wynosi 250 RM. Łódź ta jest propagowana dla użytku jaknajszerszych warstw wioślarskich pod hasłem „Skiff ist der beste Ruderlehrer" — (Skiff jest najlepszym nauczycielem wiosłowania.

Wioślarski puchar Wschodniego Morza

Od kilku lat odbywają się regaty wioślarskie o puchar Wschodniego Morza, w których startują czwórki Danii, Niemiec, Gdańska, Estonii, Łotwy, Polski i Szwecji.

Po trzech kolejnych zwycięstwach puchar, ufundowany przez Łotwę, przeszedł na własność Niemiec. Obecnie ufundował nowy puchar „Reichssportführer" von Tschammer und Osten, który będzie rozgrywany na podobnych warunkach, co i poprzedni.

Pierwszy bieg czwórek o nowy puchar odbędzie się w dn. 3 lipca w Lubece. Polskę będzie reprezentowała osada bydgoska B. T. W. Przypomnieć należy, że w r. 1939 regaty o puchar odbędą się w Polsce, a mianowicie w Bydgoszczy.

pływacka

Otwarcie pływalni

Ubezpieczalnia Społeczna przy ul. Wolskiej 52 otworzyła swą pływalnię, która czynną będzie codziennie z wyjątkiem świąt i niedziel i poniedziałków w godz. od 14—21. Na pływalni pobierać będzie można lekcje pływania pod kierunkiem fachowego trenera.

Zawody pływackie łódzkiej YMCA

W dniu 14 listopada odbyły się wewnętrzne pływackie mistrzostwa YMCA w basenie własnym.

Wyniki w poszczególnych konkurencjach osiągnięto następujące:

Chłopcy:

25 m. dow. Nurek 20,2 sek.
25 m. klas. — Szczechowicz 24,6 sek.
50 m. grzbiet. — Strycharski 44,6 sek.
50 m. dow. — Cegielski 43 sek.
100 m. klas. — Kowaliński 1:31,6 sek.
100 m. dow. — Antkowski 1:22,8 sek.
100 m. grzbiet — Kowaliński 1:31 sek.
200 m. dow. — Kaftan 3:18,6 sek.
Sztafeta 5×50 m. dow.: 1) zespół „A" 3.11,6 sek., 2) zespół „B" 3:14 sek.

Panowie:

25 m. dow.: 1) Berthlman 20:2 sek., 2) I. Bara 21:4 sek.
25 m. klas. — Zimniak 21,4 sek.,
25 m. grzbiet. — Zimniak 22,1 sek.
50 m. klas. — Keil 48,2 sek.
50 m. dow. — Neumeister 37 sek.
100 m. klas. — Neumeister 1:42,6 sek.
Sztafeta 3×25 m. st. zmiennym: 1) zespół N 4 1:07,4 s., 2) zespół N. N. 3 1:07,8 sek.
Sztafeta 3×50 m. st. zmien.: 1) drużyna N 3 2:18,9 sek., 2) drużyna N. N. 3 2:19,6 sek.

Na lepszym wynikiem wśród chłopców osiągnęli Kowaliński i Antkowski, wśród panów Neumeister.

Impreza wywołała b. duże zainteresowanie wśród członków YMCA, których ogółem startowało 81, w tym 24 panów i 57 chłopców.

Międzynarodowe zawody pływackie w Magdeburgu

W międzynarodowych zawodach pływackich w Magdeburgu z udziałem najlepszych pływaków Niemiec, Danii i Czechosłowacji ustanowione zostały: jeden rekord światowy, jeden rekord europejski, 7 rekordów niemieckich i 1 czechosłowacki.

Rekord światowy padł na dystansie 400 m. st. dow. pań. Uzyskała go Dunka Renghild Hweger, która osiągnęła czas 5:12,4 bijąc swój własny rekord o 1,6 sek.

Rekord europejski uzyskał Artur Heinar na dystansie 200 m. st. klas. osiągając czas 2.38,9. Dotychczasowy rekord należał do Francuza Cartonnetta i wynosił 2:39,6.

kajakowa

Kajakowcy otrzymali „kółka olimpijskie"

Polski Związek Kajakowy ustanowił odznakę olimpijską dla mistrzów Polski na wzór wprowadzonych przed rokiem przez Pol. Zw. Lekkoatletyczny „kółek olimpijskich".

Mistrzowie tegoroczni mają prawo noszenia dwóch kółek olimpijskich, o ile ci sami zdobędą mistrzostwa w r. 1938 — będą mogli nosić po trzy kółka, w r. 1939 — po cztery, a w r. 1940 — po pięć kółek.

Prawo do noszenia dwóch kółek olimpijskich zdobyli następujący tegoroczni mistrzowie Polski: Sobieraj, Polaszek, Witt, Pucia, Donaszewski, Hadamicki, Wichary i [illegible].

Lechja najlepszym klubem kajakowym

Polski Związek Kajakowy ustalił listę klasyfikacyjną klubów na rok 1937. Lista ta obejmuje 57 klubów.

Punktacja przedstawia się następująco: 1) Lechia Lwów 901 pkt., 2) AZS Lwów 731,5, 3) Kolej RW Lwów 558, 4) Harcerski DWM Poznań 456,5, 5) Kolej. PW Pomorzanin Toruń 270, 6) Kl. Kaj. Toruń 268,5, 7) Kl. Kajak. Katowice 182,5, 8) Poczt. PW. Bydgoszcz 156, 9) Sokół Grudziądz 147, 10) Rogoziński K. Kaj. 134,5.

ROK 13 WARSZAWA, LISTOPAD 1937 R. № 21

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Czy istnieją rekordy w wioślarstwie?

[illegible] prosty jak w lekkiej atletyce, pływaniu czy łyżwiarstwie, gdzie można zawsze wymierzyć dokładnie trasę zawodów. Nie jest także tak łatwy do przeprowadzenia, jak w narciarstwie czy automobiliźmie, gdzie ostatnio zastosowane zegary elektryczne mierzą czas z dokładnością do 1/1000 części sekundy.

Mierzenie czasów w wioślarstwie jest o tyle trudniejsze, że w grę wchodzi, obok warunków atmosferycznych i klimatycznych, także i trzeci czynnik — warunki hydrograficzne. Pominąwszy już sam wiatr, który w jednej chwili zmienia warunki regat z doskonałych na okropne, w grę [illegible] szybkość łodzi. Nawet więc i tam, gdzie tor regatowy znajduje się na stojącej wodzie — nie można z całą pewnością mówić o rekordach, gdyż wyniki są o wiele bardziej zależne od warunków zewnętrznych, niż to ma miejsce w innych [illegible]

A jednak i w wioślarstwie mówi się o „czasach" i u nas posiadają one dużą wartość orientacyjną. Rekordy te nie posiadają oczywiście takiego znaczenia, jak w lekkiej atletyce, ale zawsze mówią nam coś o wartości osady. Osądzać poziom osad wyłącznie na podstawie czasów byłoby błędnym, gdyż np. u nas w Bydgoszczy często się trafiają wypadki, że osady młodszych czy nowicjuszy, startujące w godzinach wieczornych, uzyskują dużo lepsze czasy, niż seniorzy, których godzina startu wypada na wczesne południe, kiedy wiatr jest najsilniejszy i fala naj[illegible]

Jak wielką rolę odgrywa wiatr mieliśmy tego dowód w r. bież. w Amsterdamie. Holendrzy wybudowali specjalny tor, izolowany od wszelkich wpływów i rzekomo nie wystawiony na działanie wiatru. A jednak w dniach regat wiatr wiał wcale silny, który podczas finałów zmienił diametralnie wyniki mistrzostw, stwarzając lepsze warunki [illegible]

Rekordy miały by więc tylko w tym wypadku rację istotną i decydującą, gdyby się dało wybudować kryty tor wioślarski, całkowicie już izolowany od wpływów zewnętrznych. Niektórzy powiadają, że po Grünau, Boschbaan, następnym krokiem w dziale inwestycyj wioślarskich będzie taki właśnie kryty tor wioślarski.

Wróćmy jednak do samych rekordów. Pod uwagę przy ustalaniu rekordów mogą być brane takie wyniki, które zostały uzyskane na torze o przepisowej długości 2000 m, przy przeciętnych warunkach hydrograficznych i atmosferycznych. Mówimy dlatego o przeciętności, gdyż każdy wioślarz zdaje sobie sprawę z tego, że np. silny wiatr popychający osadę, wzbudza jednak wielkie fale, które więcej bodaj przeszkadzają w biegu, niż pomaga wiatr.

W oparciu o artykuł „Veterana" w piśmie francuskim „L'Aviron", opracowałem tabelkę najlepszych czasów, zanotowanych dotychczas w wioślarstwie. Może ona posłużyć naszym instruktorom, jako wytyczna w pracy. Tabela ta przedstawia się następująco: (dystans 2000 m).

Rodzaj łodzi	Czas	Osada	data	Miejscowość
Jedynka	7:11	B. Pearce	10.8.1928	Sloten (Amsterdam)
Dwójka podwójna . .	0.41	St. Zjedn.	10.8.1928	Sloten (Amsterdam)
Dwójka bez sternika .	7:18.5	Włochy	15.8.1937	Boschbaan (Amsterdam
Dwójka ze sternikiem .	7:39.4	Niemcy	15.8.1937	Boschbaan (Amsterdam
Czwórka bez sternika .	6:31.7	Niemcy	15.8.1937	Boschbaan (Amsterdam
Czwórka	6.43.7	Niemcy	15.8.1937	Boschbaan (Amsterdam
[illegible]	6.00.5	Włochy	15.8.1937	Boschbaan (Amsterdam

Z tabeli powyższej wynika, że jednak Holandia posiada najlepsze warunki do organizowania regat. Nie należy [illegible] wiał specjalnie pomyślny wiatr, który w wydatnym stopniu przyczynił się do uzyskania tak świetnych rezultatów. Gdybyśmy tych wyników nie uwzględnili, jako do pewnego stopnia anormalnych to i tak następne w kolejności czasy przypadną w udziale Amsterdamowi na torze Sloten w r. 1928, za wyjątkiem dwójki bez sternika, w której rekord należał by do pary austriackiej z r. 1934 w Lucernie (Rotsee).

Tor w Grünau nie sprzyja ustanawianiu tak rekordowych czasów. Na regatach olimpijskich w finałach uzyskano nast. czasy: jedynka 8:21.5 (Schafer), dwójka podwójna: 7:20.8 (Anglia), dwójka bez sternika: 8:16.1 (Niemcy), dwójka ze sternikiem: 8:36.9 (Niemcy), czwórka bez sternika: 7:01.8 (Niemcy), czwórka: 7:16.2 (Niemcy), ósemka: 6:25.4 (USA).

Jeśli chodzi o tory regatowe w Polsce, to niestety stwierdzić należy, że brak nam porównania, gdyż mamy wprawdzie kilka torów o długości 2000 m na wodzie stojącej, ale na wodach tych nie startują rokrocznie najlepsze nasze osady, stąd też narazie nie możemy mówić o „polskich rekordach 2 km".

Możemy jedynie porównywać czasy, uzyskane na nowym torze regatowym w Brdyujściu, którego długość wy-

nosi 1750 m. Ponieważ na torze tym odbyło się wiele regat międzynarodowych, 18 mistrzostw Polski i mistrzostwa Europy, przeto w tym wypadku porównanie już uzyskuje na sile. Tabela obecnych rekordów toru bydgoskiego przedstawia się następująco:

Rodzaj łodzi	Czas	Osada	Rok
Jedynka	6:22.5	Verey (A. Z. S.) Kraków	1936 Regaty międzynarodowe
Dwójka podwójne . . .	5:58.2	Verey i Ustupski (A. Z. S.)	1935 Mistrzosta Polski
Dwójka bez sternika .	6:34.8	Kobyliński i Borzuchowski W.T.W.	1936 Regaty międzynarodowe
Dwójka ze sternikiem .	6:40.5	Braum i Śląsk(W. T. W.)	1936 Regaty międzynarodowe
Czwórka bez sternika .	5:56.4	Osada Włoch.	1929 Mistrzostwa Europy
Czwórka	6:01.5	A. Z. S. Poznań	1936 Regaty międzynarodowe
Ósemka	5.27.4	B.T.W. Bydgoszcz	1934 Mistrzostwa Polski

Przy opracowywaniu tej tabelki wziąłem pod uwagę, rzecz jasna, tylko wyniki oficjalne, nie wątpiąc jednak, że niejedna z osad podczas treningu uzyskała lepszy rezultat.

Obecnie dysponujemy trzema torami o długości 2.000 m. Są to tory na jeziorze Witobelskim w Poznaniu, w Chełmży, oraz na jeziorze Gopło w Kruszwicy. Należało by zebrać także dane, co do rekordów tych tras i porównać w jakim stosunku pozostajemy do zagranicy. Osobiście uważam, że „przeliczanie" czasów, uzyskanych w Bydgoszczy na dystansie 1750 m na czas, który dana osada uzyskała by na dystansie 2000 m, nie przedstawia większej wartości, gdyż szybkość przeciętna na dystansie 2000 m jest inna a inna na dystansie krótszym. Jeszcze raz podkreślam, że wszelkie te „rekordy" posiadają wartość drugoplanową, tym niemniej jednak mogą służyć, jako wyraźny wskaźnik możliwości danej osady.

Wł. Długoszewski

Problemy organizacyjne Polskiego Związku Pływackiego

Po jedenastoletnim okresie krystalizowania się form organizacyjnych Polskiego Związku Pływackiego, przyjęto w r. 1933 nowy statut i regulaminy, będące podstawą nowego, dość swoistego ustroju tej instytucji. Zasadą przewodnią statutu z r. 1933 stało się przekazanie spraw dyscyplinarnych i orzecznictwa w spornych sprawach sportowych specjalnym komisjom, zupełnie niezawisłym od zarządu. Oba te ciała komisja dyscyplinarna i komisja sportowa są w swoim zakresie instancjami ostatecznymi i niema od ich orzeczeń odwołania do walnego zgromadzenia. Do pierwszej z nich należy wyłączne prawo karania klubów, działaczy i zawodników, do drugiej rozstrzyganie odwołań od orzeczeń sędziów na zawodach i od orzeczeń sportowych wydziału wykonawczego P. Z. P. w sprawach piłki wodnej. Komisja sportowa jest jedna, komisje dyscyplinarne I-ej instancji istnieją przy wszystkich okręgach, komisja drugiej instancji zaś istnieje przy zarządzie centralnym w Warszawie.

Czy ustrój ten zdał egzamin w ciągu czterech lat istnienia? Odpowiedzi na to pytanie nie będą zgodne. System ten jest ostro krytykowany ze strony sfer zbliżonych do zarządu PZP Wysuwane są argumenty, którym niepodobna odmówić pewnej słuszności: skoro Zarząd odpowiada za całość spraw Związku, skoro musi się tłumaczyć z posunięć tego Związku przed władzami, musi mieć pewną możność kierowania wszystkimi agendami instytucji, musi sprawować pełną zwierzchnią władzę wykonawczą i nie może nie być usunięte z pod jego kompetencji. Zarząd zaś odpowiada przed ogólnym zgromadzeniem, do którego można się od jego orzeczeń odwołać. Dla przykładu podaję, że gdy np powstanie jakiś większy i głośniejszy skandal sportowy, wymagający surowego ukarania, zarząd musi się tłumaczyć przed władzami państwowymi i z tego, jakie konsekwencje wyciągnięto w stosunku do winnych i jest bezsilny wtedy, gdy komisje dyscyplinarne są zbyt powolne lub zbyt pobłażliwe. Istotnie, sytuacja zarządu jest w tych wypadkach trudna. Odpowiada on za działania organów, na które nie ma wpływu. Jest to jednak sytuacja podobna, do tej, w jakiej się znajduje rząd we wszystkich państwach o ustroju kulturalnym: odpowiada za porządek i ład prawny w państwie, a nie ma wpływu bezpośredniego na karanie tych, którzy ten ład naruszają. Ba, nawet w stosunku do urzędników, winnych uchybień służbowych, nie ma władzy karzącej ich przełożony, lecz tylko niezawisła komisja dyscyplinarna.

Analogia ustroju związku sportowego z ustrojem państwa nie jest dokładna o tyle, że władze związku sportowego są bezsilne także wobec zupełnego nieróbstwa organów dyscyplinarnych. W tym tkwi pierwsza zasadnicza trudność realizowania zasad statutu z 1933 r. Okazało się w praktyce, że bodaj nie dojrzeliśmy jeszcze w Polskim Związku Pływackim do rozbudowania ustroju, w którym by funkcjonowały po dwie komórki organizacyjne w każdym okręgu. W większości okręgów niestety nie działa sprawnie nawet jedna komórka — wydział — cóż dopiero mówić o komisji dyscyplinarnej! Działanie wyższej komisji dyscyplinarnej przy zarządzie centralnym też nie jest szybkie ze względu na wielkie trudności przeprowadzania postępowania.

Trzeba przyznać, że jest to makament tak poważny, iż może przekonać największego zwolennika obecnego ustroju. Możemy sobie powiedzieć, że ustrój nasz jest teoretycznie bardzo dobry, ale w praktyce bardzo niedogodny, gdyż poprostu nie stać nas na luksus organizacyjny w postaci dwuch organów w każdym okręgu Nie mamy ludzi, a ci co są, nie chcą przeważnie nic robić. Jest to smutne, ale z tym się trzeba pogodzić i nie wiemy, kiedy się sytuacja zacznie poprawiać.

Jako koncepcja przeciwna obecnej, wysuwana jest taka: zarząd główny Związku, jako jego naczelna władza, wyłania komisje dyscyplinarne z pośród swoich członków i z osób z poza zarządu. Komisja ta odpowiada przed zarządem. Jeżeli członkowie jej nie pracują — można ich odwołać i powołać innych. (Dodam tu nawiasowo uwagę sceptyka, nauczonego dość długim doświadczeniem, iż bardzo łatwo jest usuwać nierobów, ale niesłychanie trudno jest znaleźć kogoś lepszego na ich miejsce). Komisja taka, jako organ pomocniczy zarządu, wymierzałaby kary dyscyplinar-

ne, odwołanie zaś od jej orzeczeń służyło by do Zarządu. Analogicznie przedstawiałaby się sprawa z komisją sportową, która również byłaby fachowym organem pomocniczym Zarządu, Zarządowi temu podległym.

Niewątpliwie dla jednolitości kierownictwa i dla sprężystości działania, reforma w tym duchu byłaby celowa. Trzeba się zastanowić tylko nad jednym: jak zapewnić pełną sprawiedliwość orzeczeń zarówno dyscyplinarnych jak i sportowych? Ponieważ rozważam zagadnienie czysto teoretyczne i zastrzegam się, że nie mam na myśli żadnych osób, nie mam obaw, by ktokolwiek czuł się dotknięty wysuwaniem takich wątpliwości. Zakładam, że zarząd składa się zawsze wyłącznie z ludzi w pełni kompetentnych i ożywionych jaknajlepszą wolą. Czy przy takich idealnych warunkach da się zagwarantować słuszność i sprawiedliwość orzeczeń? Mam poważne wątpliwości. Zarząd prowadzi sprawy bieżące, jest w samym środku wszystkich tarć i zagnień (które muszą istnieć, jeżeli organizacja nie choruje na śpiączkę), jest w nich zawsze zaangażowany przynajmniej prestiżowo. Zarząd nie ma warunków na to, by zdobyć się na pełną bezstronność. Technika prac wszelkich zarządów, jako władz wykonawczych, nakazuje załatwianie spraw szybkie, często bez należytego wysłuchania zainteresowanych, nieraz wręcz pochopnie. W tych warunkach o orzecznictwo zupełnie obiektywne nie jest łatwo. A co będzie, jeżeli w zarządzie zasiadać będą fanatycy klubowi, co nie jest w organizacjach sportowych rzadkością? Co będzie, jeżeli do zarządu wchodzić będą ludzie nowi, niekompetentni, niedoświadczeni, których się dopiero wciąga do pracy, na której się nie znają? A przecież takich ludzi w każdym zarządzie organizacji sportowych spotykamy. Wiemy z doświadczenia — powtarzam, że operuję znanymi wszystkim wypadkami z różnych gałęzi sportu, — że jeden [illegible] znawca danej dziedziny sportu, obdarzony [illegible] najlepszą wolą i kierujący się interesami swego klubu, potrafi z łatwością prowadzić na pasku całą czeredę t. zw. nowych ludzi, u których znajomość rzeczy nie dorównywa dobrym chęciom. Jeżeli zaś jest w jakim zarządzie dwuch takich klubowców, z których każdy ciągnie w inną stronę ci „ludzie nowi", niedobrze zorientowani, tracą głowę i wyniki głosowania bywają zgoła przypadkowe.

Praca komisji — czy to sportowej czy dyscyplinarnej nie jest wielka. Posiedzenia trafiają się parę razy do roku. Można do nich dobrać zespoły ludzi wypróbowanych i znanych ze swego obiektywizmu i kompetencji. Ludzie ci stoją na uboczu wszelkich tarć i walk, nie są zasugestionowani nastrojami, dostają do ręki samą sprawę, z nastrojów tych odartą, i mogą w tych warunkach wydawać bezstronne i słuszne sądy. Praca w zarządzie natomiast wymaga niesłychanego wysiłku przez całą kadencję, wymaga poświęcenia ogromnej ilości czasu w ciągu conajmniej pełnego roku, a zazwyczaj paru lat. Niełatwo jest zwerbować ochotników tej pracy ciężkiej i niewdzięcznej. Z konieczności bierze się każdego, kto ma do niej ochotę. Przymyka się oko, jeżeli to jest fanatyk klubowy. Jeżeli to jest człowiek nowy, który nic się na rzeczy nie zna, przyjmuje go się z dobrą wiarą, że niedługo się pozna. Zarządy dobierane są wyłącznie pod kątem widzenia zdolności danej jednostki do wytrwałej pracy: Komisje sportowe i dyscyplinarne natomiast można wybierać patrząc w pierwszym rzędzie na fachowość i zupełny obiektywizm kandydatów. I na tym polega ich wyższość, jeżeli chodzi o wydawanie orzeczeń.

Pozostaje kwestia odwołań. Zasadą każdej organizacji, opartej na ustroju quasi-demokratycznym, jest iż zarządy odpowiadają przed walnymi zgromadzeniami, które władne są uchylać ich decyzje. Przez włączenie spraw dyscyplinarnych i orzecznictwa sportowego do kompetencji zarządu, tym samym włącza się te sprawy do kompetencji ogólnego zgromadzenia. Jest to mniej więcej coś w tym rodzaju, jakby parlament uczynić najwyższą instancją sądową. Doświadczenia z okresu dawnej organizacji P. Z. P. i z innych działów sportu, nie pozostawiają wątpliwości co do tego, iż był by to system katastrofalny. Takie odwołania są zawsze tragifarsą. Pamiętamy dawne czasy, kiedy delegaci zawierali układy: ja będę głosował za twoim kandydatem do zarządu, ale ty za to poprzesz mój wniosek o złagodzenie kary dla mojego gracza. Pamiętamy budujące widowisko, kiedy na pewnym walnym zgromadzeniu bratniej organizacji sportowej kluby większością głosów uchwalały, czy klub X. ma pozostać w lidze czy z niej wylecieć. Oczywiście ci wszyscy, dla których mecze z klubem X. są dochodowe, uważali że uchybienia nie było i klub X. powinien zostać w lidze, a przeciwnego zdania byli ci, którym zależało na wprowadzeniu kogo innego do ligi. Trudno i darmo, ale po delegatach na walne zgromadzenie nie można się spodziewać ani obiektywizmu, ani znajomości rzeczy, ani chęci i możności wniknięcia w badane zagadnienia. Tu są tylko targi i koncesje, i decyduje to, komu się uda lepiej taki targ przeprowadzić. O stosowaniu zasad słuszności mowy być nie może, nawet nikt nie jest na tyle naiwny, by probować o nie walczyć.

Wprowadzenia zatem odwołania do walnego zgromadzenia w sprawach dyscyplinarnych i orzecznictwa sportowego uważał bym za najcięższy absurd. Takich projektów wogóle nie można na serio dyskutować. Trzeba zatem oddać orzecznictwo w tych sprawach instancjom takim, które by były ostateczne. Jest zasadą przyjętą niemal we wszystkich stowarzyszeniach, iż orzeczenia organizacyjnych sądów honorowych czy koleżeńskich są ostateczne i nie ma od nich odwołania do walnego zgromadzenia. Jest też powszechnie przyjęte, iż sądy te składają się z innych osób, aniżeli zarząd. Chodzi o to, aby zwykły członek organizacji w sporze z zarządem znalazł bezstronny sąd. Zarząd zaś nie może być sędzią tam, gdzie z reguły jest sam zainteresowaną stroną. I jakoś nie słychać nigdzie na ten stan narzekań.

Nasze sportowe sądy dyscyplinarne są też swego rodzaju sądami koleżeńskimi. Wprawdzie kwestia honorowości jest w P. Z. P. wyraźnie wyjęta z pod ich kompetencji, jednak nie da się zaprzeczyć, że jeżeli ktoś zostaje ukarany za działanie na szkodę instytucji lub szkodę sportu, to orzeczenie takie ma charakter dyfamacyjny i dla honoru dotkniętej nim jednostki nie jest obojętne. Tym bardziej więc wydawanie tych orzeczeń może odbywać się tylko w warunkach gwarantujących pełną bezstronność. Co innego, jak tam gracza X. ukarze się dwutygodniową dyskwalifikacją za kopnięcie, a co innego, jak wykluczy się z organizacji poważnego człowieka, zajmującego odpowiedzialne stanowisko społeczne, i uznaje się go za szkodnika. Sprawy te, które zahaczają o honor jednostek i o egzystencję klubów, nie mogą być oddane pod rozstrzygnięcie ostateczne ciału złożonemu z osób nieraz zainteresowanych i z reguły skłonnemu do pochopnego załatwiania spraw.

Dlatego też sądzę, że musimy pozostać przy stanie obecnym. Należy tylko myśleć nad usprawnieniem istniejących komisyj. Ciężar zagadnienia radził bym przenieść nie *na to, jakie będą przepisy, lecz na to, jacy ludzie będą je wykonywać.* Nie znajdzie się bowiem taki ustrój organizacyjny, który by dobrze funkcjonował, wtedy kiedy jest on sabotowany przez pracowników. Na nieróbstwo w przepisach organizacyjnych lekarstwa nie znajdziemy.

T. Semadeni



Z ubiegłego sezonu w żeglarstwie śródlądowym

I znów jeden sezon za nami. Dopiero co, zdawało by się, projektowaliśmy i stawialiśmy horoskopy co nam przyniesie nadchodzący rok 1937, gdy ani się człek obejrzał, — jak Bandera poszła w dół, a jachty do hangarów na zimowe leże.

Niema rady, trzeba zrobić rachunek sumienia. Cóż, gdyby P. Z. Ż. był już gotów ze swą tabelą punktacyjną, wszystko było by ułatwione, ale ponieważ nie ma jej jeszcze, spróbójmy sami ją sporządzić, możliwie objektywnie, żeby się nie narazić na zarzut fanatyzmu klubowego.

Nie jest rzeczą łatwą skombinować taką tabelę, któraby dawałaby możliwie dokładny obraz działalności regatowej poszczególnych klubów.

Postarajmy się jednak rozwiązać to zagadnienie. Mieliśmy regat związkowych śródlądowych pięć oraz jedne Mistrzostwa — razem więc sześć imprez, które muszą nam służyć jako materiał do naszej tabeli. W regatach tych brało udział wielu zawodników z różnych klubów, zdobywając szereg miejsc, które będą dla nas podstawą do obliczenia punktów „zarobionych" przez poszczególne kluby. Ale jak obliczyć punkty, których nie można ująć ani metrem, ani stoperem, jak np. w lekkiej atletyce? Wydaje mi się słusznym, że wartość miejsca zajętego na regatach tym jest wyższa, im więcej jachtów zostawiło się za sobą; prawdziwość tego rozumowania potwierdza fakt, że przyjęto go jako podstawę punktacji na regatach międzynarodowych. Również nasz P. Z. Ż. obliczał punkty zawodnikom na regatach eliminacyjnych Mistrzostw Polski, dając im za każdy pokonany jacht po punkcie i dokładając punkt za przybycie do mety i tak: przy startujących 12 jachtach zwycięzca otrzymywał 12 punktów, ostatni zaś — 1 punkt

Przyjmijmy i my ten system punktowania w odniesieniu do wyników ubiegłego sezonu.

Ale obliczenie samych zdobytych punktów to jeszcze mało, ponieważ suma punktów zależy od wartości i ilości łodzi, dawało by to zatem ogromną przewagę klubom zamożnym, zasobnym w doborową flotyllę, a my chcieli byśmy zobaczyć, tak całkiem bezstronnie, jak wyglądała praca każdego klubu, sprowadzona do jakiegoś wspólnego mianownika.

Spróbujmy rozumować dalej: skoro na zdobycie szeregu punktów składał się cały szereg startów — przeto, dzieląc sumę punktów przez ilość startujących, znajdziemy liczbę, charakteryzującą wartość regatową średniego startu innymi słowy — na sumę punktów zdobytych — składała się praca wielu zawodników dobrych i słabych. Przyjęta przez nas średnia odpowiadać będzie pewnemu, wyimaginowanemu zawodnikowi, który sumę wszystkich punktów zdobył by, przychodząc na tym samym, co do wartości regatowej [illegible]

Zastrzegam się, że zamiast „startujących" będę rozumiał zawodników zgłoszonych do regat, bez względu na to, czy w wyścigu brali udział. Pomijając bowiem wszelkie naprawdę bardzo ważne wypadki, można stwierdzić, że niestawienie się zgłoszonego zawodnika na start dowodzi pewnego niedbalstwa.

Omówiona wyżej średnia będzie wykładnikiem działalności regatowej klubu za cały sezon, a będzie tym dokładniejsza, im liczniejsze były starty; przy małej bowiem ilości startów wpływ przypadkowości występuje dosyć silnie, jak to zobaczymy przy analizowaniu naszej tabeli.

TABELA I

Regaty	O.Y.K.R.P.		Y. K. P.		J.K.A.Z.S.		P. P. W.		WISŁA		W. T. W.		R. U.		W.K.S. Żoliborz	
	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi
O.Y.K.R.P. W-wa — Modlin	228	33	158	18	131	13	5	3	49	7	35	6	—	—	—	—
Y.K.P. Augustów	76	15	53	13	29	5	—	—	6	1	8	1	—	—	—	—
O.Y.K.R.P. Augustów	79	18	55	14	39	7	—	—	7	2	—	1	—	—	—	—
Mistrzostwa Augustów	168	5	103	3	76	2	—	—	11	1	33	1	—	—	—	—
Y.K.P. Warszawa	197	26	136	17	108	10	28	10	11	3	9	3	10	3	6	1
J.K.^.Z.S. Warszawa	186	31	167	18	140	21	9	5	37	8	23	3	9	4	—	—
Razem	934	128	672	83	523	58	42	18	121	22	108	15	19	7	6	1
Średnia	7,3		8,1		9,0		2,3		5,5		7,2		2,7		6,0	
Kolejność w tabeli	3		2		1		8		6		4		7		5	

Kolejność pierwszych czterech miejsc w tabeli nie podlega dyskusji, natomiast piąte miejsce zajął niespodziewanie W. K. S. Żoliborz przed Wisłą i Rodziną Urzędnicza, właśnie dzięki temu, że przy jednym starcie tego klubu wynik mógł być spowodowany chociażby zbiegiem okoliczności i wobec tego średnia roczna mogła dźwignąć Żoliborz w tabeli przed bardziej aktywnymi w sezonie klubami. Przodujące w tabeli: Jacht Klub A. Z. S., Yacht Klub Polski, Oficerski Yacht Klub R. P., oraz Koło Żeglarskie Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego — wykazały naogół klasę wyrównaną, a wskutek licznych startów wpływ przypadkowości jest bardzo niewielki.

Naogół, poza „wypadkiem" z W. K. S. Żoliborz, tabela wiernie odzwierciadla wartość regatową klubów w ubiegłym sezonie, co zaś do Żoliborza — to na podstawie tej tabeli nic stwierdzić nie można; pozostaje on niewiadomą.

Na następnej stronicy demonstrujemy tabelę II-gą, uwzględniającą tylko miejsca nagrodzone, oraz stosunek ich do wszystkich łodzi zgłoszonych, aby się przekonać — ile punktów „płatnych" przypada na jedną zgłoszoną łódź.

Jak widać — pierwsze trzy kluby zachowały swą kolejność z tabeli I-szej, zmiany widzimy od 4-go miejsca i tak — Wisła, która było poprzednio 6-ta — teraz jest 4-ta, Pocztowe Przysposobienie Wojskowe zajmowało ostatnie miejsce — wywindowało się na 5-te miejsce, zaś W. T. W zajmujące w tabeli I-szej zaszczytne 4-te miejsce — spadło na ostatnie 6-ste miejsce.

Odnoszę wrażenie, że jednak tabela I-sza dawała prawdziwy obraz wartości regatowej naszego żeglarstwa śródlądowego, obejmując przytem wszystkie kluby startujące.

TABELA II

Regaty	O.Y.K.R.P.		Y. K. P.		J.K.A.Z.S.		P.P.W.		WISŁA		W.T.W.		R.U.		W.K.S. Żoliborz	
	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi
O.Y.K.R.P. W-wa — Modlin	133	33	89	18	96	13	3	3	13	7	—	6	—	—	—	—
Y.K.P. Augustów	52	15	27	13	17	5	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
O.Y.K.R.P. Augustów	46	18	43	14	22	7	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—
Mistrzostwa Augustów	52	5	—	3	53	2	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
Y.K.P. Warszawa	104	26	96	17	78	10	11	10	—	3	—	3	—	—	—	—
J.K.A.Z.S. Warszawa	146	31	112	18	80	21	2	5	13	8	12	3	—	—	—	—
Razem	533	128	367	83	346	58	16	18	26	22	11	15	—	—	—	—
Średnia	4,2		4,4		6—		0,9		1,2		0,8		—		—	
Kolejność w tabeli	3		2		1		5		4		6		—		—	

A teraz, żeby wyczerpać wszystkie nasuwające się koncepcje, przedstawię jeszcze jedną tabelę uwzględniającą miejsca nagrodzone i stosunek ich do jachtów, przychodzących tylko na „płatnych" miejscach.

TABELA III

Regaty	O.Y.K.R.P.		Y.K.P.		J.K.A.Z.S.		P.P.W.		WISŁA		W.T.W.		R.U.		W.K.S. Żoliborz	
	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi	Punkty	Łodzi
O.Y.K.R.P. W-wa — Modlin	133	12	[illegible]	8	96	7	3	1	13	1	—	—	—	—	—	—
Y.K.P. Augustów	52	7	27	4	17	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
O.Y.K.R.P. Augustów	46	7	43	6	22	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mistrzostwa Augustów	52	1	—	—	53	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Y.K.P. Warszawa	104	10	96	8	78	6	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—
J.K.A.Z.S. Warszawa	146	14	112	10	80	6	2	[illegible]	13	1	12	1	—	—	—	—
Razem	533	51	367	36	346	25	16	4	26	2	12	1	—	—	—	—
Średnia	10,5		10,2		13,8		4—		13—		12		—		—	
Kolejność w tabeli	4		5		1		6		2		3		—		—	

Oczywiście — nonsens! Tylko J. K. A. Z. S. zachował swoją przewagę, lecz gdzież są potężni rywale Y. K. P. i O. Y. K. R. P.?

Jak widać z tej tabeli wpływ przypadkowości jest tu aż tak wielki, że potrafił zupełnie zniekształcić stan faktyczny.

Egzamin bezstronności zdała tylko tabela 1-sza. Żeby mieć całokształt pracy regatowej klubów, zademonstrujemy jeszcze tabelę uwzględniającą „wartość" nagród przechodnich obliczoną według poprzednio przyjętego systemu, to znaczy w zależności od pobitych jachtów.

TABELA IV

Regaty	O.Y.K.R.P.	Y.K.P.	J.K.A.Z.S.
	Punkty	Punkty	Punkty
O.Y.K.R.P. W-wa — Modlin	D = 4 O = 15 V = 17 E = 3	L = 4	S = 20 O = 36 zespól
Y.K.P. Augustów	L = 4	V = 9	—
Y.K.P. Warszawa	H = 5	L = 11	S = 3
J.K.A.Z.S. Warszawa	S = 17	—	V-żeglark = 11 V-ogólne = 14
Razem	65	24	84
kolejność w tabeli	2	3	1

I tu J. K. A. Z. S. przoduje. Zdobyte przezeń nagrody były „najdroższe", choć nagrodę Y. K. P. — „Prezydenta" liczę tu bardzo „tanio", — zresztą konsekwentnie wobec przyjętego systemu, choć wszyscy wiemy, że w wyścigu tym startuje sama „śmietanka" jachtów i sterników. Drugie miejsce zajął OYK, trzecie YKP.

Ponieważ na nasz sezon regatowy wielki wpływ wywierają konstruktorzy, toczący ze sobą pośrednią walkę na wodzie, pozwolę sobie przedstawić jeszcze jedną (i ostatnią!) tabelę „konstruktorów", zamieszczoną na następnej stronie, w której obliczyłem wszystkie miejsca zajęte na regatach b. roku wg zasady przez nas przyjętej, oraz stosunek ich do łodzi startujących. Przy czym, dla wyrównania szans, nie biorę pod uwagę wyników jachtów klasy S i V — budowanych według dawniejszych planów kom. Aleksandrowicza.

Jak widać największa walka wre w klasie S, przy czym trzeba zaznaczyć, że Tiller swoje pierwsze miejsce zajął właśnie dzięki omawianej przypadkowości, zresztą poziom konstruktorów jest tu wyrównany i nikt nie myśli ustępować „z wody".

W klasie L i E przewaga Drewitza jest widoczna, natomiast w klasie V — niespodziewanie średnia jest bardzo wyrównana i o zdecydowanej przewadze jednego konstruktora nad drugim nie można narazie mówić.

Mam wrażenie, że załączone tabele omówiły sezon ubiegły zupełnie bezstronnie, kosztowały mnie trochę czasu, może nawet gdzieś się „kropnąłem" (mam nadzieję, że bez

TABELA V

Klasa „S"

Regaty	Tiller Punkty	Tiller Łodzi	Sołtyk Punkty	Sołtyk Łodzi	Drewitz Punkty	Drewitz Łodzi	Aleksandrowicz Punkty	Aleksandrowicz Łodzi
O.Y.K.R.P. W-wa — Modlin	—	—	25	2	33	2	40	3
Y.K.P. Augustów	—	—	4	1	13	2	17	4
O.Y.K.R.P. Augustów	—	—	4	1	12	2	12	4
Y.K.P. Warszawa	16	1	20	2	32	4	53	5
J.K.A.Z.S. Warszawa	13	1	24	2	31	3	41	3
Razem	29	2	77	8	121	13	169	19
średnia . .	14		9,6		9,[illegible]		8,[illegible]	
Kolejność w tabeli .	1		2		3		4	

Klasa „L"

Regaty	Aleksandrowicz Punkty	Aleksandrowicz Łodzi	Drewitz Punkty	Drewitz Łodzi
O. Y. K. R. P. W-wa—Modlin	6	2	3	1
Y. K. P. Augustów	10	4	—	—
O. Y. K. R. P. Augustów . . .	10	4	—	—
Y. K. P. Warszawa	55	[illegible]	11	1
J. K. A. Z. S. Warszawa: . .	25	5	8	1
Razem . .	106	25	22	3
Średnia . .	4,2		7	
Kolejność w tabeli . .	2		1	

wpływu na kolejność w tabelach), w każdym razie dadzą one materiał porównawczy Polskiemu Związkowi Żeglarskiemu do opracowania wzorowej — związkowej tabeli, której wszyscy żeglarze oczekują z niecierpliwością.

Klasa „E"

Regaty	Aleksandrowicz Punkty	Aleksandrowicz Łodzi	Drewitz Punkty	Drewitz Łodzi
O. Y. K. R. P. W-wa—Modlin	3	1	3	1
Y. K. P. Augustów	1	1	2	1
O. Y. K. R. P. Augustów . . .	1	1	2	1
Y. K. P. Warszawa	3	2	3	1
J. K. A. Z. S. Warszawa: . .	7	3	3	1
Razem . .				
Średnia . .	1,7		2,8	
Kolejność w tabeli .	2		1	

Klasa „V"

Regaty	Aleksandrowicz Punkty	Aleksandrowicz Łodzi	Drewitz Punkty	Drewitz Łodzi
O. Y. K. R. P. W-wa—Modlin	103	9	20	3
Y. K. P. Augustów	27	6	18	3
O. Y. K. R. P. Augustów . . .	32	6	22	3
Y. K. P. Warszawa	65	8	42	3
J. K. A. Z. S. W-wa: żeglarek	33	4	11	2
junior	39	5	39	3
ogólny	63	6	14	2
Razem .	362	44	166	19
Średnia	8,2		8,6	
Kolejność w tabeli . .	2		1	

Aha jeszcze jedno, — Mistrzostwo Polski zdobyto na łodzi wykonanej w stoczni krajowej. żagiel był również „krajowcem".

J. Marczewski

Pomoc dla sportu

Od długiego czasu sportowcy polscy oczekiwali z upragnieniem ukazania się nowych przepisów o ulgach kolejowych, które miały nareszcie uporządkować tę dziedzinę. Obiecywano nam uproszczenia, skasowanie uciążliwej formalistyki biurokratycznej i skupienie całej manipulacji w ręku związków sportowych.



Defilada żaglówek

Długo trzęsła się góra św. Biurokracego, aż wreszcie urodziła — nawet nie przysłowiową myszkę — ale jakiegoś potworka nie zdolnego do życia, a zatruwającego to życie wszystkim, którzy będą zmuszeni z nim się bliżej zetknąć!

Leżą przede mną nowe przepisy o ulgowych przejazdach kolejowych w celach wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego.

Jeżeli przyjrzymy się bliżej tym nowym przepisom, to odrazu rzuca się w oczy, że nie tylko nie są one lepsze od dotychczasowych, ale o sto procent gorsze.

Podobnie jak dawne przepisy, tak i nowe oparte są na „obozach". Nie wiem jak autorzy tych przepisów wyobrażają sobie „obozy żeglarskie". Mogę sobie wyobrazić obozujących piłkarzy, bokserów, a nawet od biedy i pływaków, ale obozujących jachtsmenów? Ponieważ przepisy wyraźnie określają, że: *„przez obóz należy rozumieć zgrupowanie uczestników w celu szkolenia lub doskonalenia się w przysposobieniu wojskowym lub wychowaniu fizycznym, przy wspólnym pomieszczeniu biwakowym"*, żeglarze, którzy przyjeżdżają na regaty np. do Augustowa, nie będą mogli korzystać ze zniżek, gdyż będą naturalnie pomieszczeni w budynku jednego z tamtejszych klubów, a więc nie w *biwaku.*



Po wytchnieniu w dalszą drogę
Fot. J. Rylski

Cechą charakterystyczną i grzechem pierworodnym tych przepisów jest zupełne nieliczenie się z indywidualnością poszczególnych gałęzi sportu. Przepisy opracowane są wyłącznie pod kątem widzenia WF i PW. a nie liczą się zupełnie z potrzebami sportu.

Nie wiem czy i w jakim stopniu przepisy odpowiadają indywidualności innych sportów. O ile chodzi o sport żeglarski, który posiada swoją zupełnie odrębną indywidualność, to nie liczą się z nią wcale. Dla sportu naszego przepisy są niemożliwe do przyjęcia.

Przejdźmy kolejno najważniejsze postanowienia nowych przepisów.

A więc przede wszystkim wiek zawodników, którego górną granicę stanowi lat 46. Wiemy wszyscy, że nieraz ludzie w o wiele poważniejszym wieku są jeszcze zapalonymi żeglarzami, (np. gen. Zaruski). Jestem pewien, że z naszych dziś młodych żeglarzy, niejeden dzięki uprawianiu żeglarstwa, jeszcze po piątym krzyżyku zachowa taką sprężystość, jak np. niemiecki admirał Begas, który choć zaczął już ósmy, z zapałem prowadzi star'a, lub Schlimbach, który mając lat 62 przepłynął samotnie Atlantyk.

Przejazdy instruktorów mogą się odbywać na odległość najwyżej 100 km.

Do Augustowa mamy 320, do Gdyni 400, do Chojnic 500, do Poznania 300, a do Janowa 500.

Nie dość na tym. Ulgi ważne są tylko w obrębie jednej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Wobec wyżej wymienionych terenów sportowych, komentarz chyba zbyteczny.

„Ulgę stosuje się pod warunkiem uczestnictwa w obozie, na kursie, w zbiórce wyszkoleniowej — w terminie ustalonym ściśle w zaświadczeniu. Zaświadczeń nie wolno wystawiać na okres czasu dłuższy niż trwa uczestnictwo w obozie z doliczeniem jednak do tego terminu 3 dni na przejazd pierwotny i 3 dni na przejazd z powrotem.

Wprawdzie zależność nasza od pogody jest o wiele ściślejsza niż od naszych najwyższych Władz sportowych i kolejowych, ale niestety tajników jej nie znamy tak dalece, żebyśmy byli w stanie np. już w marcu określić ściśle daty regat, które mają odbyć się np. w czerwcu, jak tego wymagają nowe przepisy, a tymbardziej ilości żeglarzy, którzy będą chcieli i mogli w nich wziąć udział.

Czy może nawet najwybitniejszy meteorolog przewidzieć już dziś, czy np. w Charzykowie lub w Augustowie będzie lód od 15 stycznia do 31 stycznia, czy też dopiero od 1 marca? A jeżeli będzie lód, czy nie spadną takie śniegi, które uniemożliwią żeglowanie? Przecież tegoroczne regaty lodowe w Rydze musiały być odkładane z tygodnia na tydzień i odbyły się ostatecznie z trzytygodniowym opóźnieniem.

Równie niemożliwe jest postanowienie, że ulga powrotna może być stosowana *„jedynie po stwierdzeniu rzeczywistego pobytu w obozie lub na kursie co najmniej 6 dni"*. Regaty mogą trwać 3 dni, a nawet i krócej. Zresztą zawodnik może np. ze względu na warunki pracy zarobkowej zapisać się tylko do wyścigu w jakiejś jednej klasie i pojechać np. jedną nocą do Augustowa, a wrócić następnego dnia rano do Warszawy. Czy dlatego ma być pozbawiony prawa do korzystania ze zniżki?

Zniżki są zróżniczkowane. Są zniżki 33%, 50% i 75%. Dlaczego, trudno zrozumieć.

Że cały ten skomplikowany system, wraz z niemniej skomplikowanymi drukami formularzy, będzie stanowił wielkie obciążenie dla personelu kolejowego, o to nas ostatecznie głowa nie boli. Niech się męczą. Ale my będziemy musieli chyba zaangażować specjalnych urzędników, którzy wnikną w ten las przepisów i potrafią wypełniać bez omyłki wszystkie rubryki i rubryczki.

Wreszcie jeszcze jedna uwaga. Cały elaborat opracowany jest pod kątem widzenia nieufności do instytucyj społecznych. Tak np. do podpisu sołtysa, przywiązuje się większą uwagę niż do podpisu komandora (prezesa) klubu sportowego.

Jednym słowem przepisy, o których mowa, odpowiadają może potrzebom organizacyj WF i PW, nie mogą jednak zadowolić organizacyj sportowych, a już zupełnie nie nadają się dla sportu żeglarskiego. Sport, a WF i PW są to dwie sprawy zupełnie różne, aczkolwiek zdążające do jednego wspólnego celu, którym jest podniesienie i utrzymani tężyzny fizycznej i moralnej społeczeństwa, a przez to wzmożenia obronności kraju.

Nie wiem czy inne organizacje zainteresowane w przepisach o zniżkach kolejowych miały jakiś głos przy ich opracowaniu, wiem natomiast z całą pewnością, że organizacje żeglarskie nie były zapytywane i zostały postawione przed faktem dokonanym.

O ile chodzi o sport żeglarski, to jego potrzeby można ująć w następujących punktach:

1) Potrzebne są zniżki tylko indywidualne, gdyż w żeglarstwie pojęcie *„obozów"* jest nieistotne. Chodzi nam o ułatwienie przejazdu żeglarzy z jednego terenu regatowego na drugi, żeby stworzyć zdrowe współzawodnictwo między poszczególnymi ośrodkami, oraz o ułatwienie przejazdu do Gdyni żeglarzom morskim rozsianym po całym kraju.



Rzeka Lwa na Polesiu
Fot. B. Okuszko

2) Zniżki nie mogą być uzależnione ani od ilości, ani od wieku żeglarzy, ani też nie może być wymagane oznaczenie z góry, na przeciąg chociażby jednego sezonu, dokładnego terminu i czasu trwania danej imprezy, oraz ilości osób, które w niej wezmą udział, gdyż są to warunki *nie wykonalne.*

3) Zniżki nie mogą być ograniczone do zakresu jednej tylko Dyrekcji Kolejowej, czy też 100-kilometrowej odległości, gdyż musielibyśmy, ze względu na rozmieszczenie geograficzne organizacji żeglarskich, stosować stale przewidziane w przepisach wyjątki, które wymagają znów biurokratycznych zabiegów.

4) Związek Żeglarski powinien otrzymać na cały rok (w zimie jachting lodowy) kontygent zniżek według stanu czynnych żeglarzy, instruktorów i kandydatów na członków komisji regatowych, przy czym powinna przysługiwać tylko jedna, *najwyższa zniżka.*

W tym celu powinien PZŻ otrzymać odpowiednią ilość formularzy do ścisłego rozrachunku. Formularze powinny składać się z trzech jednakowych części (podobnie jak blankiety PKO) o następującej treści:

N. N. . . . . . członek . . . . . udaje się do . . . , i z powrotem do . . . . . . celem . . . . Zaświadczenie niniejsze upoważnia do . . . % zniżki w pociągach osobowych i pośpiesznych klasie . . . . . . bez prawa przerywania podróży i przejścia do klasy wyższej. Ważność od dnia . . . . do dnia . . . . . . 19 . .

Za Zarząd:

Podpis — Pieczęć — Podpis

Jeden odcinek zaświadczenia (grzbiet), pozostaje w PZŻ, drugi zatrzymuje kasa kolejowa wydająca bilety, trzeci żeglarz, celem okazania konduktorowi, wraz z legitymacją swej organizacji (klubu). Klub organizujący regaty, lub delegatura PZŻ, gdzie taka istnieje, potwierdza na odwrocie przyjazd i odjazd (pod pieczęcią) i na tej podstawie otrzymuje żeglarz bilet powrotny z odpowiednią zniżką. Po powrocie żeglarz oddaje odcinek tej organizacji Związkowej, który mu zaświadczenie wydała, lub w Warszawie w PZŻ.

Polski Związek Żeglarski przydziela kotyngent zaświadczeń, podpisanych i zaopatrzonych w pieczęć, organizacjom związkowym, które się przed PZŻ z nich rozliczają. PZŻ rozlicza się na końcu roku przed PUWF i PW, czy też inną władzą do tego powołaną.

7) PZŻ musi mieć prawo wystawiać takie zaświadczenia nie tylko na przejazd do poszczególnych ośrodków żeglarskich, ale też do i od stacji granicznych, dla żeglarzy wyjeżdżających zagranicę, oraz od i do stacji granicznych dla żeglarzy obcych, przyjeżdżających do nas na regaty.

Słyszę już głosy z nad różnych biurek: *„warum so einfach, wenn man es kompliziert machen kann".* Trudno. Jestem zwolennikiem innego systemu: liberalnych przepisów, a surowego traktowania ich przekroczeń. Niedawno czytałem w jednym z angielskich pism żeglarskich taką wzmiankę: w jednym z portów angielskich przyłapano właściciela jachtu na przemycie (a więc zdarza się to nie tylko u nas!). W prasie żeglarskiej oburzenie. Broń Boże nie na celników, ale na jachtsmena. „Jakto sport nasz jest dżentelmeński, dotychczas słowo jachtsmena wystarczało władzom celnym i dlatego jachty były traktowane bardzo łagodnie, a teraz taka parszywa owca psuje nam ten dobry stosunek. Zobowiążmy się wykluczyć go raz na zawsze z wszystkich klubów". Dlaczego nie mielibyśmy stosować i u nas tej metody. Będzie ona z pewnością skuteczniejsza niż podpis sołtysa. Zresztą nie mamy nic przeciwko temu, żeby PUWF i PW, czy też Władze kolejowe sprawdzały na miejscu, czy wszyscy, którzy przejechali za zniżką sportową, przyjechali rzeczywiście dla sportu i biorą w nim czynny udział, już to jako zawodnicy, już też jako komisja regatowa.

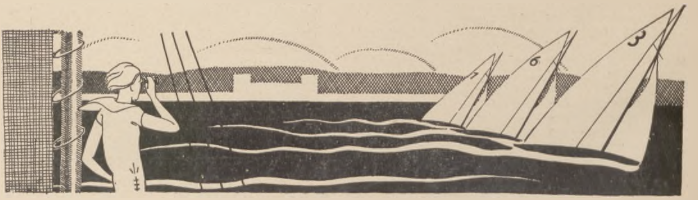
Dużo mówi się i pisze o potrzebie propagandy i popierania żeglarstwa, ze względu na znaczenie tego pięknego sportu dla Państwa. Niestety pomoc dla naszego sportu błądzi po bezdrożach, jak tego jaskrawym przykładem są choćby nowe przepisy o zniżkach kolejowych. Protektorów mamy wielu, ale brak im głębszego zrozumienia tego zagadnienia. Żeglarstwo jako środek propagandy morza, żeglarstwo jako środek wychowania fizycznego i moralnego i sport żeglarski wrzuca się do jednego garnka. Żeby to jeszcze do jednego garnka żeglarskiego, byłoby jako tako. Niestety jednak musimy dusić się w jednym wspólnym kotle z wszystkimi innymi rodzajami sportu, z którymi [illegible] nas nic łączy, prócz tego jednego słówka: *„sport".*

Oprócz powołanych do opieki nad sportem polskim z urzędu czynników, „opiekują" się nami różne instytucje, o zupełnie innych celach. Ostatnio zaopiekowała się nawet Liga Popierania Turystyki, nakładając na nas haracz, w postaci opłaty za blankiety zaświadczeń na przewóz łodzi. Rychło usłyszymy, że Liga Drogowa ma też coś do powiedzenia w sprawach sportu żeglarskiego. Może nawet i Liga Ochrony Zwierząt — co zresztą byłoby najbardziej celowe, gdyż obecnie sport żeglarski jest w położeniu owego zająca, który miał wielu przyjaciół.

Czesław Petelenz

W moim artykule pt. „Samotny żeglarz", wydrukowanym w poprzednim numerze Sportu Wodnego, w zestawieniu cech charakterystycznych jachtu „Störtebecker III" powinno być oczywiście: „ożaglowanie jol", zamiast „ożaglowanie [illegible]".

Czesław Petelenz



Z praktyki regatowej

Przebieg wyścigu

Gdyśmy już wystartowali — i nie odwołano nas do powtórzenia startu — musimy zmienić całkowicie nasze zachowanie.

Na starcie znaczna część naszej uwagi musiała być skierowana na kurs, zachowanie się innych żeglarzy; musieliśmy zważać przede wszystkim na unikanie zderzeń i na zegarek — kontrolując ile jeszcze czasu pozostało do startu i czy przebieg naszego kursu jest zgodny z założonym planem; na właściwe ustawienie żagli i właściwe wyważenie i balastowanie łodzi nie było czasu; staraliśmy się zachować tylko jak największą zwrotność łodzi, i zasadniczo jechaliśmy ze zmniejszoną szybkością, na „pół gazu".

Teraz nasza taktyka winna zmienić się gruntownie: ustawiamy właściwie żagiel i miecz — i jedziemy „na całego".

Pierwszym i kardynalnym warunkiem aby łódź nabrała szybkości i nie była niczym hamowana — jest zachowanie spokoju.

Spokój ten powinien być zachowywany aż do przesady; zwłaszcza małe jole są bardzo wrażliwe na wszelkie poruszenia; ruchy nasze winny być takie, jakbyśmy się skradali: obserwując z odległości dobrego żeglarza, zdaje nam się, że nie rusza się on wogóle: zastygł, wpatrzony w żagiel — i nawet boi się oddychać. A cóż dopiero ruszyć ręką, nogą lub głową!

Zwłaszcza ruchy sterem i dociąganie szkotów winny być miękkie i delikatne: nie wolno nam zaburzyć tworzącej się strugi powietrza spływającej z żagla. Zwłaszcza przy słabych wiatrach jest to niesłychanie ważne. Kto obserwował jazdę Zalewskiego — jednego z najlepszych — jeśli nie najlepszego żeglarza na słabe wiatry — niewątpliwie zwrócił uwagę na to, że ten człowiek nie robi zdawało by się nawet najmniejszego ruchu — a pomimo to (a raczej właśnie dlatego) jedzie szybciej od innych, którzy czynią *widoczne* wysiłki.

Zwłaszcza nie wolno ruszać się w momencie kiedy dostajemy lekki podmuch —i czujemy, że łódź zaczyna nabierać pędu. Wtedy jedynie obserwując żagiel i proporczyk — zlekka i stopniowo dociągamy szkot; ale robimy to tak delikatnie aby nawet wiatr, broń Boże, tego nie zauważył; (a dociągamy dlatego, że przy większej szybkości łodzi — wiatr pozorny, względem którego ustawiamy żagle — zmienia swój kierunek na bardziej od dziobu).

Na co powinna być skierowana uwaga żeglarza przede wszystkim? na żagiel i wskaźniki wiatru. Wiatr bowiem — zwłaszcza na wodach zamkniętych — co chwila zmienia i swój kierunek i natężenie; musimy to wszystko spostrzegać i natychmiast reagować, reagować wcześniej od naszych przeciwników. Z tych drobnych „zarobków" składa się potem nasza przewaga na mecie. Dlatego też myślę, że bez przesady można określić iż 80% uwagi żeglarza winno być poświęcone na obserwowanie żagla i wskaźników wiatru — a jedynie 15% na właściwy kurs i 5% na obserwowanie przeciwników. Zwłaszcza początkujący zawodnicy robią bardzo często ten błąd, że patrzą prawie stale na przeciwnika (zwłaszcza jeśli są wyprzedzani); gdyby natomiast zapomnieli o jego istnieniu — i jechali obserwując własny żagiel i ruchy własnej łodzi — na pewno nie zostali by wyprzedzeni.

Przy względnie równych wiatrach i jeździe na wiatr startując w klasie najmniejszych joli — klasy V — uciekałem się często do sterowania nogą. Robiłem to z przyczyn następujących:

Unikałem przez to całkowicie oporu, jaki tworzy dla wiatru wystający z łodzi tułów,

Ułożywszy się względnie wygodnie — mogłem uwagę swą poświęcić całkowicie obserwacji żagla i proporczyka.

Przez wciśnięcie się wzdłuż burty nawietrznej byłem sztywno związany z łodzią i ciężar był ułożony najkorzystniej.

Jadąc w ten sposób w r. 1936 na regatach Warszawa — Modlin udało mi się — pomimo równych łodzi — odsadzić się od przeciwników bardzo daleko. Jest to jazda jednak męcząca i wymaga pewnej wprawy. Kilka lat temu w początkach próbowania tej metody zdarzyło mi się przy zupełnie słabym wietrze — wywrócić się, gdyż noga zemknęła się ze steru — łódź zrobiła zwrot przez sztag — znalazłem się po zawietrznej — i zanim się wygrzebałem ze środka łodzi — już musiałem pływać.

Jednym z ważniejszych manewrów — zwłaszcza przy lawirowaniu na wiatr — jest zwrot. Na zwrocie można stracić bardzo dużo — i również dużo zarobić. Jest to ważne zwłaszcza gdy lawirujemy z przeciwnikiem różnymi halsami: bardzo często wówczas wytwarza się sytuacja taka: gdy jedziemy prawym halsem — przeciwnik jest zmuszony nam ustąpić i przejść za rufą. Po zwrocie my mamy lewy hals a on prawy — i w obawie zderzenia musimy my skolei ustąpić drogi — i sytuacja się znów powtarza. Otóż wystarczy abyśmy dobrze wykonali zwrot i zyskali w stosunku do przeciwniko dwa — trzy metry — a zdążymy mu przejść lewym halsem przed dziobem, i tym samym uciec. I znowu: im mniejsza łódź — tym subtelniej manewr ten musi być wykonany. Zwrot wykonujemy również ze wzrokiem utkwionym w żagiel; chodzi o to, aby czas, kiedy żagiel nie pracuje był skrócony do minimum, i aby zahamowanie szybkości łodzi było przy zwrocie również jaknajmniejsze. Zwrot rozpoczynamy lekko odpychając sterownicę — i jednocześnie ściągając żagiel w miarę jak łódź względem wiatru się obraca .Przez popchnięcie sterownicy powodujemy zarzucanie rufy. Dalej już nie wypychamy sterownicy, gdyż to powodowałoby hamowanie biegu łodzi; pozostawiamy ją w miarę możności luźno — sami się przesiadamy — ciągle ściągając szkot aż do przejścia przez łopot i stopniowo wypuszczamy szkot w miarę zawracania łodzi. Dopiero gdy łódź już osiągnęła nowy kurs — gwałtownie wyprostowujemy ster — przez co zahamowujemy obrotowy ruch łodzi i jednocześnie dajemy jej pchnięcie naprzód. A więc dwie zasady: ster — na początku lekko odepchnąć — a na końcu gwałtownie wyprostować; żagiel — cały czas pracuje: szkot nie powinien być luźny ani chwili.

Kiedy jechać drogą najkrótszą, choćby po nurcie, a kiedy lepiej nadłożyć drogi, ale zato jechać po spokojnej wodzie? na to jest jedna zasada ogólna: przy silnym wietrze — szybkość nurtu odgrywa mniejszą rolę w stosunku do szybkości łodzi, i dlatego może opłacać się jechać drogą najkrótszą, bez względu na nurt; przy wietrze słabym możemy po nurcie wogóle nie posuwać się naprzód — a nawet możemy spływać, podczas gdy bokiem wzdłuż przykos i mielizn, uda się nam — choć drogą okrężną, ale posuwać się naprzód; przy słabych wiatrach opłaci się więc raczej droga dłuższa, ale po spokojnej wodzie.



A teraz mała uwaga o przejeżdżaniu wpoprzek nurtu przy jeździe w górę rzeki.

Jeśli kurs nasz wymaga przejechania na drugą stronę nurtu z punktu A do punktu B — nie wolno nam, będąc w A — sterować prosto na punkt B; w tym wypadku prąd będzie nas znosił i nasza rzeczywista droga pójdzie wzdłuż linii, zaznaczonej na rysunku krzyżykami; jeśli nasz kurs rzeczywisty ma iść po linii najkrótszej A—B (a więc najkorzystniejszej) — musimy jechać wg kursu pozornego ACB. Ażeby to osiągnąć, musimy, wyjeżdżając z A — brać kurs na jakiś punkt wyżej rzeki od punktu B, np. B¹; po przejechaniu pewnego odcinka — zmieniamy nasz kurs na nieco bliższy punktu B — np. B², następnie po chwili żeglujemy na B³, potem B⁴, i wreszcie na B, ale dopiero gdy jesteśmy już zupełnie blisko tego celu. Im wiatr jest słabszy a nurt szybszy — tym wyżej należy sobie obierać pierwotny punkt B¹ w stosunku do właściwego punktu B — i odwrotnie.

Jak się zachowywać w stosunku do przeciwników? czy walczyć — czy raczej jechać swoją drogą? O jednym trzeba pamiętać: gdzie dwuch się bije, tam reszta korzysta. Jeśli do nas się przyczepi jakiś młody zapaleniec, świeżo oczytany rozmaitych sztuczek regatowych z Curry'ego czy innych książek, — i nie chce się odczepić — lepiej przyhamować i puścić takiego maniaka naprzód. Rzuci się wtedy na następną ofiarę a my tymczasem spokojnie obu miniemy. Walczyć opłaci się tylko w dwuch wypadkach: kiedy mamy tylko tego jednego przeciwnika na karku, i to o ile nasza łódź jest zdecydowanie gorsza — oraz przed samą metą. Wytrawni i starzy regatowcy nigdy ze sobą nie walczą na początku wyścigu; walka, owszem, potrafi się rozgrywać ale gdy „szary tłum" jest już daleko stylu a meta blisko.

Przeszkodzenie w minięciu jest poza tym tym trudniejsze, im na mniejszej joli siedzimy. W klasie „V" nie udało mi się nigdy przytrzymać przeciwnika o ile jechał na lepszej łodzi; na łodzi 15 m² i większych — udawało już się z powodzeniem. Taktyka regatowa Curry'ego, może być zdaniem moim stosowana przy łodziach o powierzchni żagla od 20 m² wzwyż. Sam Curry jeździł przecież na joli 20 m². Łodzie mniejsze są zbyt zwrotne, i mają za małą bezwładność — zbyt szybko tracą szybkość, i zbyt mały „cień" wytwarzają swym żaglem. Poza tym przyjęcie „pojedynku" wymaga absolutnej pewności siebie jeśli chodzi o przepisy regatowe i prawo drogi.

Unikanie walki bezpośredniej nie oznacza, abyśmy mieli uciekać od przeciwnika — lub nie zwracać na niego uwagi: dwie zasady walki pozostają bowiem zawsze aktualne: pierwsza, to jeżeli jesteśmy z tyłu — i nie mamy już wiele do stracenia — musimy z reguły stosować inną taktykę niż przeciwnik, który jest przed nami; druga — to jeśli jesteśmy z przodu — musimy uważać i starać się, aby przeciwnik, który nas goni, jechał naszym śladem, względnie sami musimy jechać jego przyszłą drogą. Kilka razy gorzko żałowałem zaniedbanie tej zasady, gdy się już czułem zbyt pewnie, jest to zwłaszcza groźne przy słabych wiatrach, chodzących podmuchami; zdarza się wtedy, że przeciwnik dostaje podmuch i przechodzi bokiem koło nas, podczas gdy my tego podmuchu nie dostajemy, bo nie jesteśmy na jego drodze.

A wiatry, zwłaszcza na wodach zamkniętych, wieją bardzo różnie; żeglarze śródlądowi wiedzą ile z tego powodu było niespodzianek choćby w tym roku podczas tygodnia Augustowskiego.

Na zakończenie chciałbym raz jeszcze zwrócić uwagę, że artykuł ten bynajmniej nie ma charakteru autorytatywnej recepty na wygrywaniu regat; powodzenie w sporcie, jak zresztą i wogóle we wszystkim, wymaga w pierwszym rzędzie tego, co Niemcy nazywają „Siegeswille" — woli zwycięstwa, i to woli fanatycznej. Cała reszta jest tylko dodatkiem, który z tej woli wyniknie. Jeśli nie czujemy w sobie dreszczyku emocji i świadomości, że musimy wygrać za wszelką cenę — jeśli to w momencie regat nie staje się naszym jedynym i wyłącznym celem, dla którego wszystko gotowiśmy poświęcić — nie jesteśmy stworzeni na regatowca, nie bierzmy się do tego; byli byśmy tylko lepszymi lub gorszymi rzemieślnikami.

Było by niezmiernie pożądanym, aby ci wszyscy, którzy posiadają doświadczenie regatowe zechcieli się na poruszony w niniejszym artykule temat wypowiedzieć, względnie poddać ten artykuł krytyce; robienie bowiem „tajemnicy zawodowej" z poczynionych spostrzeżeń i nabytego doświadczenia jest jeszcze w naszych warunkach daleko nie na miejscu; za daleko stylu jesteśmy w stosunku do zagranicy. Nie zmuszajmy naszych młodszych kolegów do mozolnego zdobywania po raz drugi tego doświadczenia, które my już mamy. Niech ich wysiłek oparty na naszym doświadczeniu, posuwa wiedzę żeglarską naprzód, na „tajemnice zawodowe" będzie czas, gdy będziemy sięgać po laury olimpijskie.

Czesław Bełkowski

ERRATA.

W Nr. 20 na str. 311 w I-ej szpalcie 8 wiersz od góry winno być zmiękczenie zamiast zwiększenie, co niniejszym prostujemy.



Z turystyki morskiej

Wrażenia z wycieczki s/s Polonia do Neapolu

ciąg dalszy

Wycieczka motorowcem do Capri i całodzienny pobyt na tej uroczej wyspie, będą pewno, (pomimo drobnych usterek organizacyjnych), najmilej wspominane. Grota Lazurowa — ta najpowabniejsza osobliwość Capri, z odblaskiem światła słonecznego w wodzie, upajała wzrok czarem swej barwy. Małe, chybotliwe łódki bezustannie roiły się przed ciasną szczeliną, stanowiącą wejście do groty. Zwoziły tu z motorowca po dwóch pasażerów, którzy w momencie wchłaniania łódki przez ową paszczę, kładli się na dnie, aby głów na szwank nie narazić. Łódki seriami wsuwały się do groty i po kilku chwilach wracały tym samym otworem. Upłynęło wiele czasu, zanim wszyscy zwiedzili to [illegible].

Tymczasem reszta turystów, uwięziona na statku i trapiona nudą, burzyła się. Kapitalny środek na tę nudę znalazła jedna z uroczych pasażerek „Polonii", utalentowana artystka, a zarazem (jak się okazało), świetna pływaczka pani Karolina Lubieńska. Pomimo energicznych protestów włoskiego kapitana i niemal całej załogi motorowca, wskoczyła w kostiumie kąpielowym do lazurowego morza. Goniona z niepokojem szkłami lornetek, popłynęła daleko, aż do portu w Marina Grande, dokąd po pewnym czasie przybył i nasz motorowiec. Oczekującą na molo dzielną artystkę powitały oklaski, rozlegające się z poza burt przybijającego statku. Może były one milsze nawet od tych, jakie rozlegają się przy otwartej kurtynie. W każdym razie wszyscy odetchnęli z ulgą, że wiośniana Julia nie podzieliła losu swego Romea*).

Wagon kolejki górskiej, a raczej tramwaju kilka razy nawracał, zanim przewiózł nas wszystkich do miasteczka Capri, jarzącego się w potokach słońca. Tu, w pierwszorzędnym, sławnym hotelu Quisisana przygotowany był wykwintny lunch, obficie zroszony winem. Do obszernych sal hotelowych przylega wspaniały ogród z tarasami. Roztacza się stąd cudny widok na morze, na szczątki willi Taberiusza i na skaliste *Faraglioni*.

W drodze powrotnej do Neapolu statek płynął bardzo blisko brzegu, na którym, wśród bujnych ogrodów pomarańczowych i cytrynowych, wznosi się na malowniczej skale Sorrento. Widok tego prześlicznego miasta wywoływał, jak w znanej piosence, gorące życzenie, aby jeszcze kiedyś wrócić w te istotnie urocze strony.

Wieczorem — jeszcze jedna przechadzka, ostatnia, z pożegnalnym spojrzeniem na Neapol, na rzędy kwitnących oleandrów, zdobiących ulice, na światła i ruch. O północy zaś, „Polonia" wyciągnąwszy z wody niezmiernie długi łańcuch z kotwicą, wysunęła się cicho i szybko z Neapolitańskiego portu. Było ciemno i sennie. Migotały oddalające się światła pięknego miasta, a na szczycie Wezuwiusza raz po raz wykwitały płomieniste języki.

Z pokładów znikło wiele wdzięcznych postaci, do których widoku przywykły oczy na trasie Konstanca—Neapol. Byli to uczestnicy wycieczki morsko-lądowej, zorganizowanej przez jeden z dzienników „W Neapolu opuścili oni (zapewne nie bez żalu), statek, udając się koleją w dalszą drogę do Rzymu, Paryża i Berlina. Powstały luz został jednak zgodnie z programem, natychmiast wyzyskany: opróżnione miejsca zajęła druga grupa wycieczki, przybyła do Neapolu lądem po zwiedzeniu wystawy paryskiej, Rzymu i



Capri

innych miast. Grupa ta, wprawdzie nie przewyższała poprzedniej liczbą, imponowała natomiast wagą i wzrostem szeregu panów. Pod naporem dużych kształtów wprost wyginały się ściany kabin, budowanych, niestety nie „podług miary Fidiasza". Zato rozbrzmiały odgłosy z europejskich stolic i z niezbyt pochlebnie ocenianego pawilonu polskiego w Paryżu — chętnie słuchane przez uczestników wycieczki „G A L-u", której odmienna trasa wiodła, wyłącznie morzem, od Konstancy do Konstancy.

Cały dzień rozpruwał statek swym dziobem niebieską toń morza Tyrreńskiego, w drodze powrotnej ku cieśninie Messyńskiej. Potem sunął opodal wschodnich wybrzeży Sycylii. Późnym wieczorem ukazały się niedalekie światła Syrakuz.

A nazajutrz, zbudzonym ze snu pasażerom ukazała się w całej swej krasie Malta, będąca jakgdyby punktem kulminacyjnym, a zarazem głównym wabikiem programu całej wycieczki. W górze jaskrawo złociły się w słońcu zwarte bloki amfiteatralne wzniesionych gmachów i tarasów stolicy wyspy — Valetty, w dole zaś, w porcie wojennym — stały zastygłe w bezruchu groźne okręty angielskiej floty.

Wygodne auta z dużą szybkością obwoziły nas przez kilka godzin po tej ciekawej wyspie. Z jej dziejami i właściwościami zapoznaliśmy się przedtem dzięki obszernej broszurce M. Krynickiego p. t. Malta, wyspa słońca i historii, rozdanej bezpłatnie wszystkim pasażerom. Jednodniowemu pobytowi naszemu na Malcie sprzyjała najpiękniejsza pogoda, jaką tylko wymarzyć sobie można. Domy o barwie naturalnej żółtego wapniowca i rdzawe starannie utrzymywane pólka — cała wyspa wyglądała niby olbrzymia bryła złota oprawna w szafirowe ramy morza. A nad nią cudowny błękit nieba bez chmurki, z kulą słoneczną o daleko większej niż u nas sile światła i ciepła., złagodzonego wybitnie morskim klimatem.

Zachwyt wzbudzały bujne ogrody św. Antoniego z rzadkimi okazami, odurzającymi zapachami, drzew i roślin tro-



Neapol

*) Partner p. K. Lubieńskiej z tragedji Szekspira, granej przed kilku laty w Teatrze Polskim w Warszawie, ś. p. W. Pawłowski, młody aktor, utonął w Bałtyku latem 1937 r.

pikalnych. Podziw wywoływał monumentalny pałac gubernatora wyspy (niegdyś wielkich mistrzów Zakonu św. Jana), zawierający w swych olbrzymich salach bogatą zbrojownię, kolekcję wspaniałych gobelinów i galerię dzieł sztuki. Pokazano nam jeszcze muzeum kultury i sztuki maltańskiej, przepięknie zdobione wnętrze katedry św. Jana, patrona Zakonu kawalerów maltańskich, zabytkową katedrę w Citta Vecchia — dawnej stolicy wyspy, jaskinie Hypogeum i tarasy Baracca z barwnym widokiem na forty, baseny portowe, okręty wojenne i powitalną baterię armat. Przechadzka po ślicznie rozplanowanych ulicach Valetty, z poszukiwaniem w witrynach sklepowych tanich pamiątek, wreszcie rozkoszna kąpiel w przejrzystym zwierciadle morza, były miłym zakończeniem maltańskich wrażeń.

Wieczorem, kiedy Valetta zabłysła tysiącami świateł, żegnaliśmy z żalem tę ważną strategiczną pozycję morza Śródziemnego, a zarazem szczytowy punkt naszej odysei. Teraz wycieczka będzie już szybko zbliżała się ku końcowi.

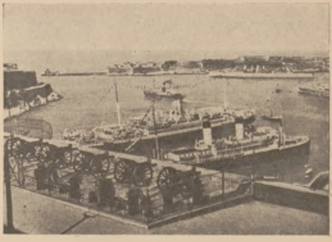
Trzy słoneczne dni i trzy księżycowe noce minęły, zanim „Polonia" przebyła drogę z Malty do Istanbulu. Tymczasem pasażerowie oddali się bez reszty błogim chwilom wypoczywania i beztroski. Przed rychłym kresem chłonęli czar podróży, której sprzyjało niebo i morze. Z nieba, przez dwa tygodnie nie spadła ani kropla deszczu, morze zaś na całym szlaku miało powierzchnię spokojną, rozpruwaną jedynie kadłubem i wierconą śrubami statku. Ciała wchłaniały więc promienie słońca, a płuca jakby porzerały się od morskiego powietrza. Twarze ogorzałe, czerstwe, zdrowe, jakby odmłodzone, tchnęły radością życia. Zdawać by się mogło, że to nie ci sami ludzie, przed niespełna dwoma tygodniami, wchodzili w Konstancy po trapie na pokład.

„Polonia" płynęła jakby pod znakiem niedalekiej już rozłąki ze swymi pasażerami. Orkiestra nastroiła ton na pożegnalną nutę, grając kompozycje z refrenami, w których słowo „pożegnanie" było tematem przewodnim. Wino, rozstawione na stołach, wykwintniejsze menu i weselszy nastrój złożył się pewnego wieczoru na pożegnalny obiad. A potem jeszcze jedna uroczystość pożegnalna: wydany przez kapitana Jana Stankiewicza bal, na którym było strojno, gwarno i miło.

W niedzielę 15 sierpnia statek, przebywszy cieśninę dardanelską, sunął, niezbyt się spiesząc, przez morze Marmara. Był to dzień „Cudu Wisły", rocznica odparcia z pod Warszawy bolszewickich hord, — święto żołnierza polskiego. Szczęśliwie się złożyło, że wśród pasażerów „Polonii" naczelną postacią był jeden z tych, którzy przyczynili się do sławnego zwycięstwa, dowódca dywizji litewsko-białoruskiej, generał broni Lucjan Żeligowski. Na prośbę kapitana statku, pan generał wygłosił w największej sali ciekawą, ilustrowaną na tablicy rysunkami, prelekcję dla załogi i dla nas o przebiegu tej pamiętnej bitwy. Skupiona uwaga i owacyjne oklaski były wyrazem wdzięczności dla pana generała nietylko za poniesiony trud odczytu, lecz przede wszystkim za ów historyczny trud z roku 1920.



Malta. Widok ogólny Valetty



Malta. Bateria powitalna w porcie

Widok Konstantynopola w zachodzie słońca był niemniej piękny. „Polonia" zawinęła przed wieczorem do portu. Nastąpił ostatni, całodzienny postój i ostatnia, doskonale zresztą zorganizowana, wycieczka lądowa. Autami po mistrzowsku prowadzonymi zwiedzano niezmordowanie od rana do wieczora wszystkie godne uwagi zabytki tego osobliwego miasta. Stare mury Bizancjum, labirynt Wielkich Bazarów, plac Hippodromu z obeliskami, meczety, muzea, Seraj z opustoszałymi komnatami haremów i oszałamiającym zbiorem klejnotów i kosztowności.

Trudno było jednak oprzeć się pewnemu rozczarowaniu. To miasto o bajkowej zdała panoramie, zbliska — jest zdecydowanie brzydkie. Ulice wąskie, kręte, dość brudne, domy stłoczone.. Ciasnota, zaduch, bezplanowość i jakiś egzotyczny chaos dławi tę hojnie przez naturę wyposażoną stolicę dawnej potęgi Ottomańskiej.

Odcinek z Istanbulu do Konstancy urozmaicony był wieczorną jazdą przez Bosfor, którego brzegi jarzyły się mnóstwem świateł. A nazajutrz, po ostatnim niezbyt spokojnym śnie w kabinie, trzeba było przystąpić do pakowania waliz i likwidacji miłego życia na „Polonii". Ostatnie godziny upłynęły na troszkę nerwowym wyczekiwaniu, rychło-li ukaże się na widnokręgu Konstanca — zwiastun lądu.

Lecz oto — widać już port, widać dworzec morski, a przed nim sznur wagonów. Wkrótce te pudła duszne i ciasne wypełnią się dorodnym ludem, rozpieszczonym przez sześć lazurowo-szafirowych mórz europejskiego południa.

Nastąpił epilog: gehenna wielogodzinnej, niewygodnej jazdy koleją przez nudne i znów moknące w deszczu równiny Mołdawii. Aż wreszcie pociąg z pasażerami, którzy swe serca zostawili w basenie Śródziemnomorskim, wtoczył się na terytorium Rzeczpospolitej. Jednocześnie powiększyła się w kraju liczba entuzjastów morza i wyznawców idei morskiej.

Władysław Grzelak

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, Nowogrodzka 4

KOMUNIKAT

1. W nrze 20 (pierwszym listopadowym) „Sportu Wodnego" ukazał się artykuł pod tytułem „Tory przyszłego budownictwa jachtowego". Ponieważ artykuł ten mógłby dać powód do oparcia zamierzeń członków P. Z. Ż. w zakresie budowy jachtów na rzekomych decyzjach Komisji Technicznej P. Z. Ż., stwierdzamy, że Zarząd w poruszonych przez autora kwestjach jeszcze żadnej decyzji nie powziął i artykuł jest tylko wyrazem osobistych zapatrywań autora.

2. Przypominamy, że według postanowień § 5-ego Przepisów Regatowych P. Z. Ż., członkom Związku nie wolno brać udziału w regatach organizowanych przez stowarzyszenia niezrzeszone, bez zezwolenia Zarządu P. Z. Ż.

3. W roku przyszłym obchodzi Estoński „See Yacht-Club" 50-lecie swego istnienia, a Łotewski „Rigaer Yacht-Club" 60-lecie swego założenia.

Z okazji tych Jubileuszów organizują wyżej wymienione kluby regaty międzynarodowe, a mianowicie:

See Yacht-Club w Tallinie od 8-go lipca do 12 lipca 1938 roku, zaś Rigaer Yacht-Club w Rydze od 26 czerwca do 2 lipca 1938 roku.

Ze względów sportowych i ogólno-państwowych pożądany jest jak najliczniejszy udział żeglarzy polskich w tych regatach.

Organizacje zrzeszone w P. Z. Ż. winny uwzględnić wyżej podane terminy przy układaniu swych kalendarzyków regatowych.

4. Podobnie jak w latach ubiegłych P. Z. Ż. organizuje zimowe kursy żeglarskie. Organizacjom zrzeszonym w P. Z. Ż. jak też prasie zostały przesłane szczegółowe komunikaty; niezrzeszeni mogą informować się w sekretariacie P. Z. Ż. ul. Nowogrodzka 4 m. 21 codziennie od 10 do 12-ej, tel. 727-04.

Z dniem 22.XI.br. w lokalu gimnazjum im. M. Reja— plac Małachowskiego rozpocznie się kurs teoretyczny wiedzy żeglarskiej z podziałem na:

a) Kurs elementarny dostępny dla wszystkich pragnących zaznajomić się ze sportem żeglarskim śródlądowym.

b) Kurs przygotowujący do egzaminu na stopień sternika jachtowej żeglugi śródlądowej — dostępny dla zaawansowanych żeglarzy.

c) Kurs morski elementarny — dostępny dla żeglarzy, pragnących uprawiać żeglarstwo morskie.

Opłata za każdy z wymienionych kursów wynosi zł. 5.—

Zapisy w sekretariacie P. Z. Ż. codzień od 10 do 12 w poniedziałki i czwartki od 18 do 20-ej.

Wykłady rozpoczynają się punktualnie o godzinie 18-ej.

Kurs dostępny jest również i dla niestowarzyszonych.

5. Ze względu na wyczerpanie zapasu Przepisów regatowych Polskiego Związku Żeglarskiego, a liczne zapotrzebowanie na te przepisy, Zarząd P. Z. Ż. sporządził przedruk tych przepisów, uzupełniając je przepisami regatowymi Europejskiej Unii Yachtingu Lodowego.

Wymienione przepisy są sprzedawane w sekretariacie P. Z. Ż.

Cena jednego egzemplarza wynosi 1 zł.

Celem obniżenia kosztów przesyłki pożądanym jest nadsyłanie zapotrzebowań zbiorowych.

Za Zarząd P. Z. Ż.

Sekretarz Generalny P.Z.Ż. — *Jerzy Lisicki*

Prezes P.Z.Ż. — *W. Kiliński płk. dypl.*

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18 , półrocznie Zł. 9 .

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.

Konto w P. K. O. Nr. 22036 właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46.